

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2268 de 2014

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Licitación para la adquisición de equipamiento para dragado del puerto de Montevideo

Puente sobre la Laguna Garzón

Insolvencia de PLUNA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 26 de agosto de 2014

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Jorge Pozzi.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Amin Niffouri, Guzmán Pedreira, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.

Asisten: Señores Representantes Juan Manuel Garino Gruss y Jaime Mario Trobo.

Invitados: Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas Enrique Pintado; Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; Coordinador del Gabinete, Andrés Copelmayer; Directora General de Secretaría, Viviana Repetto; Presidente de PLUNA Ente, doctor Ignacio Berti y por la Administración Nacional de Puertos, Secretaria General, doctora Liliana Peirano.

=====II=====

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Enrique Pintado, al señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta; al coordinador de Gabinete, psicólogo Andrés Copelmayer, a la Directora General de Secretaría, doctora Viviana Repetto, al Presidente de Pluna Ente Autónomo, doctor Ignacio Berti y a la Secretaria General de la Asociación Nacional de Puertos, doctora Liliana Peirano.

Hay dos planteos realizados por legisladores de la oposición que motivan esta comparecencia. Por un lado, el señor Diputado Trobo solicita que la Comisión "resuelva la convocatoria al Directorio de la Administración Nacional de Puertos, con el fin de que brinde información respecto del estado de los procesos de licitación llevados adelante para la adquisición de equipamiento para dragado". El planteo lo realiza: "En conocimiento de que la ANP llevó adelante un procedimiento licitatorio que luego interrumpió, postergándose la fecha en la que el equipamiento que se debe adquirir esté operativo, y de que ello supone la necesidad de contratación de servicios", por un gran monto.

Por otra parte, hay un planteo del legislador Garino Gruss que tiene que ver con los siguientes temas: "1) Puente sobre la Laguna Garzón.- Contrato con el Sr. Constantini y ampliación del mismo.- 2) Insolvencia de Pluna y renuncia de garantías estatales.- 3) Créditos laborales de Pluna tanto en Uruguay como en países extranjeros (Argentina y Brasil).- 5) Vínculos entre el Gobierno, empresarios y Pluna ventilados en la prensa en el mes de agosto de 2014".

SEÑOR TROBO.- No voy a extender mi intervención, porque la nota que presenté es muy elocuente en cuanto al propósito que tenemos con esta convocatoria. Desde ya agradezco a la Comisión por haber dado curso a mi nota, así como a los colegas del Partido Nacional que se hicieron eco de este planteo que, por supuesto, nos comprende.

Nuestra preocupación tiene que ver con un procedimiento que insumió mucho tiempo dentro de la ANP. Hay algunas circunstancias por lo menos no muy comunes en el proceso de análisis interno dentro de la Administración, que concluye luego de más de un año con una resolución del Directorio de la ANP, declarando frustrada la licitación que se estaba llevando adelante. Sin perjuicio de que ello ocurre habitualmente con licitaciones en el ámbito público, lo que nos llamó especialmente la atención fue un comunicado del Sindicato Único Portuario, de fecha 10 de diciembre del año 2013, que seguramente el Ministro ha de conocer. Hay dos párrafos de dicho comunicado que nos motivaron a profundizar en este tema. Concretamente, en el segundo numeral se expresa que la decisión adoptada a instancias del Poder Ejecutivo, en el sentido de anular el proceso de licitación para la compra de una nueva draga, se toma cuando el llamado a licitación internacional estaba en su fase final, con lo cual el país se verá impedido de mejorar su flota de dragado en el año 2015. La compra de esa draga suponía un plazo para su fabricación no menor a un año, o sea que hasta el año 2015 no se iba a disponer de ese equipamiento. Pero ahora, con la suspensión de la licitación, directamente no se va a contar con ella hasta 2016 o 2017, lo que supone que la Administración Nacional de Puertos debe incurrir en gastos, no solo en la actualidad, sino a partir del año 2015, en 2016, en 2017 y hasta que este tema se resuelva definitivamente. Sin duda que esos gastos van a ser muy importantes y se agregarán a los costos que tiene el Puerto de Montevideo. Inclusive, hoy ya se está tratando de contratar empresas que puedan realizar esa tarea.

En su quinto numeral, la declaración del sindicato expresa que el Poder Ejecutivo debió haber respetado la decisión tomada por la ANP y no intervenir, a destiempo y de forma desprolija, para la anulación de la licitación internacional. Obviamente, este es el resultado de que el Poder Ejecutivo haya tomado una serie de determinaciones que, según parece -seguramente el Ministro podrá confirmarlas, o no-, influyeron en la decisión que tomó el ente autónomo Administración Nacional de Puertos para declarar frustrada la licitación que ya tenía un largo proceso realizado.

Obviamente, tenemos otras preguntas sobre el procedimiento en sí, pero en primer lugar pediríamos información al Ministerio en el sentido expuesto.

Queda claro que en la nota solicitamos la comparecencia del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Ahora bien, en función de su dependencia o vinculación institucional con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Comisión resolvió que la reunión en este ámbito también contara con la presencia del señor Ministro. Obviamente, el tema está muy vinculado, porque se trata de una decisión que la ANP tomó influida -según dice un gremio- por el Poder Ejecutivo, que actuó a destiempo y en forma desprolija. Es en ese sentido que estos llamados de atención nos han generado preocupación.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, como le consta al señor Presidente y a algunos de los señores Diputados aquí presentes debo decir que tengo un especial afecto por esta Casa, no solo por haber tenido el honor de presidirla en el año 2007, sino por haber pertenecido a ella desde 1995. He venido acá por una obligación constitucional, pero esa es la que menos me pesa: estoy por el respeto enorme que tengo hacia el Parlamento, en particular por la Cámara de Representantes.

En cuanto a nuestra gestión, podrá compartirse o no, pero nadie puede dudar de que fue transparente, de puertas abiertas, no solo de cara a las cuestiones institucionales, sino frente a la ciudadanía, en las más de veintitrés rendiciones de cuentas públicas que hicimos con todos nuestros Directores en la capital del país y también en distintas ciudades de los departamentos. Por lo tanto, nos congratula estar acá para responder las inquietudes de los señores Diputados, obviamente, no ajenos al debate político, ni al momento político en que estamos, del cual nadie escapa; es un elemento más que se agrega a las consideraciones habituales del trabajo parlamentario. Y no lo digo como una queja, sino como una constancia, de lo que aprendimos en el transcurso de toda nuestra experiencia en este ámbito.

Respecto a lo que señalaba el señor Diputado Trobo, quiero ser enfático en decir que nosotros no dimos ninguna instrucción en cuanto a las decisiones que tienen que tomar soberanamente los Directorios, en este caso, el de este servicio descentralizado. Aquí se encuentra la Secretaria General, doctora Liliana Peirano, no porque el Directorio no quiera participar de esta convocatoria, sino porque está cumpliendo una misión en el exterior, en la Asociación de Autoridades Portuarias de América. Por lo tanto, teníamos que elegir si dilatábamos nuestra presencia aquí o bien sacrificábamos la asistencia del señor Presidente y del señor Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos y concurría la Secretaria General. Siendo una responsabilidad relevante la de la Secretaría General y con el conocimiento que tiene sobre todo el funcionamiento de la Administración Nacional de Puertos, creímos pertinente asistir de esta forma.

Yo también recibí ese comunicado, e inmediatamente me reuní con el Sindicato Único Portuario y Ramas Afines, en la misma sede sindical -concurrimos con el señor

Director Nacional de Hidrografía y con el señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos-, para dar nuestro punto de vista en el sentido de que nosotros ni habíamos presionado, ni habíamos recibido presiones de ningún tipo. Todo lo relativo al proceso licitatorio y a las conclusiones a que se llegó será informado por la Secretaria General de la ANP.

De todos modos, digo que la única instrucción que dimos fue la de que se cumpliera exactamente con los pliegos. Ustedes saben que cualquier desapego -por mínimo que sea- de los pliegos de la licitación genera retrasos; también debemos tener en cuenta la apelación de los que pierden la licitación, etcétera. Por lo tanto, siempre decimos: "Apéguense a los pliegos y hasta el último detalle", porque muchas obras que nosotros tenemos encaminadas, a veces se enlentecen, dado que los segundos le reclaman a los primeros porque suponen que no se cumplió con determinado punto del pliego licitatorio.

Por otro lado, de manera conceptual, debo decir que en este caso hablamos de la incorporación de nuevo instrumental que no estaba previsto inicialmente; en principio, se previó la sustitución de las dragas viejas por las nuevas. Por lo tanto, desde el punto de vista del activo y de lo disponible no hay una pérdida de acción de lo que se pueda realizar. Es obvio que una draga, luego de varios años de funcionamiento, rinde distinto, pero no hay una afectación específica sobre la actividad del dragado.

Además, con el sindicato discutimos algunas alternativas para que no ocurriera el extremo que nos preocupaba a nosotros y que señalaba el señor Diputado Trobo, es decir, el enlentecimiento de las obras. Si se cumple con las leyes, siempre hay mecanismos para hacer nuestro trabajo. Hoy estamos dragando el Río de la Plata, el Canal Martín García, y lo hacemos activamente. Al respecto, promovimos un decreto para el río Uruguay, de modo de encargar a la Administración Nacional de Puertos su dragado para seguir fomentando una cuestión estratégica que tenemos en el Ministerio: el aumento de la oferta portuaria, la accesibilidad a los puertos y el desarrollo del cabotaje nacional, algo que estamos promoviendo en este Gobierno a partir de la puesta en operación al máximo del puerto de Paysandú, el de Salto, el de Puntas del Arenal, con una zona de alije donde próximamente, mediante procesos competitivos, se instalarán determinados instrumentos para facilitar la operativa de Nueva Palmira y evitar demoras, que es algo que implica costos para el país. También estamos promoviendo el desarrollo del puerto de Fray Bentos y el de La Paloma. Dicho sea de paso, ya llevamos 32 viajes de un barco, lo que ha implicado que 3.200 camiones no circulen desde el este hasta Fray Bentos, llevando madera.

Como parte de ese proceso y para que haya un cabotaje nacional se necesitan puertos y a ellos se accede a través de vías navegables adecuadas y acordes con las necesidades estratégicas, y por esa razón la Administración Nacional de Puertos decidió adquirir una draga más y no sustituirla. Este es el proceso licitatorio de ese llamado internacional.

Por otra parte, quiero señalar que cuando la Administración Nacional de Puertos tomó la decisión nosotros tuvimos la misma preocupación que el señor Diputado Trobo, en cuanto a que debíamos actuar rápidamente. En los próximos días se realizará un nuevo proceso licitatorio, en función del marco legal existente. Lo que no hicimos fue una contratación directa, más allá de que estamos habilitados por el TOCAF, porque hay un cambio general de la regla sobre la incorporación de naves a las empresas públicas y todo lo que refiere al "cluster" naval que también queremos que sea parte de la competencia. Esto no quiere decir tener predilección, pues ser parte de la competencia es solamente eso. Está claro que para ganar hay que ser el mejor.

Hecha esta introducción, si el señor Presidente me lo permite, cedería la palabra a la Secretaria General de la Administración Nacional de Puertos, a efectos de dar más detalles de los requerimientos planteados.

SEÑOR TROBO.- Brevemente, quiero señalar lo siguiente. El Directorio de la Administración Nacional de Puertos no está en conocimiento de esta convocatoria a la Comisión; lo estarán algunos de sus Directores. El señor Ministro ha afirmado que el Directorio no está aquí porque se encuentra en el exterior. Pero el Directorio es un organismo que se integra con tres personas, que están designadas por el Senado de la República, de acuerdo con lo que establece la Constitución. Quiero decirle esto para que no esté mal informado: esta convocatoria no fue comunicada en el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Si le fue informada al Presidente y al Vicepresidente, que dijeron que no podían venir, es una cosa; pero otra es que el Directorio no recibió esta nota, no la analizó y, por lo tanto, no es conocida por la totalidad de los Directores.

Por otra parte, quiero decir que nuestra preocupación a partir del planteo que hace el gremio en ese comunicado de prensa no se aclara por la reunión que pudo haber mantenido el señor Ministro con el sindicato. El gremio evaluará el alcance de las respuestas que el señor Ministro dio en esa una reunión. Seguimos pensando, como allí se señaló, que había una decisión tomada, que se intervino a destiempo y en forma desprolija y, a su vez, se afirma que se rechaza la decisión tomada por el Poder Ejecutivo y lo hace responsable de los perjuicios que esta le ocasionará al país.

Estos perjuicios tienen que ver, en primer lugar, con la prolongación de un proceso que ahora hay que reiniciar después de que estuvo durante un año y medio funcionando y, obviamente, con la ventana que va a haber desde el momento en que no ingresa el equipamiento que se estaba licitando y llega aquel que definitivamente se va a terminar adquiriendo, luego de una licitación que también insumirá su tiempo.

En segundo término, la Administración Nacional de Puertos en este momento está tratando de contratar equipamiento para dragar, o sea que con lo que tiene no puede hacerlo. La afirmación de que está en condiciones de seguir haciendo lo que estaba haciendo, por lo menos está en cuestión, de acuerdo con lo que está realizando el Puerto, que es un llamado para contratar dragado.

En tercer lugar, el Puerto está en proceso de compra de otra draga, cuya licitación se ha resuelto hace pocos días y tiene algunos aspectos que no condicen con lo que afirma el señor Ministro en torno a cuál es la orientación que el Ministerio le ha dado al servicio descentralizado. Cuando dice que se exige que los organismos se apeguen a los pliegos, yo le sugeriría que lea la resolución de la Administración Nacional de Puertos que le voy a suministrar, por la que se autoriza la compra de una draga de hasta ocho metros de profundidad, en la que se establece que no se ha cumplido plenamente hasta ese momento con lo exigido en los pliegos de condiciones.

Por lo tanto, la preocupación que tenemos es importante y no se satisface con el hecho de que haya habido una reunión con el sindicato.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, yo me comunico con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos. No tengo la costumbre de llamar a cada Director para ver si le informaron o no; no corresponde a mi tarea.

SEÑOR TROBO.- Yo se lo digo porque lo sé.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Está bien. Yo tomo el dato, después se verá qué hacer.

En segundo término, el cumplimiento de los pliegos es una regla general que hemos planteado y la seguimos planteando. Así como se da por válido un comentario sindical, también puede haber un margen de duda, porque opiniones sobre determinados asuntos las tenemos todos. El sindicato no ha dado una sola prueba respecto de que esa decisión tengo alguna consecuencia. No hay ninguna resolución del Poder Ejecutivo que inhabilite absolutamente nada. La resolución la tomó el Directorio de la Administración Nacional de Puertos y ese es el único documento legal sobre el que nos basamos. Por supuesto, yo no espero que crean en mi palabra respecto de las aclaraciones que le hice al sindicato; solamente lo conté para decir que hay otra versión de los hechos.

Ahora bien, los documentos escritos existentes refieren a la resolución de la Administración Nacional de Puertos. No hay una sola constancia de ningún documento del Poder Ejecutivo tomando resolución respecto a ninguna licitación, ni en esta, ni en ninguna de las que nosotros manejamos en nuestra órbita.

Ahora sí, si me permite el señor Presidente, voy a ceder la palabra a la doctora Peirano.

SEÑORA PEIRANO.- Como dijo el señor Ministro, el Presidente y el Vicepresidente no se encuentran en el país, están de viaje, en un congreso.

Voy a aclarar brevemente el proceso licitatorio de la draga que se declaró frustrado, que me parece que es el interés central.

Cuando el Puerto decide incorporar -como bien dijo el señor Ministro- un nuevo elemento para efectuar los dragados fue por los compromisos que se iban a suscitar y que se están suscitando en este momento con el dragado del Río de la Plata y, en otra instancia posterior, con el dragado del río Uruguay.

En el Puerto tenemos dos dragas, que funcionan muy bien, que se han estado renovando en la parte de equipamiento, y en determinado momento se decide incorporar otro elemento. Cuando se hace el proceso licitatorio, en el pliego -que no fue muy sencillo de elaborar- se exigen determinadas condicionantes. Una de ellas era tener experiencia en cierta capacidad de dragado. Cuando se presentan las ofertas, aparecen cuatro oferentes: la empresa china China Company, la holandesa IHC -que presenta dos propuestas-, la uruguaya Galictio y la española Murueta. Ellas presentan todos los requisitos. Va un informe a la Comisión Asesora de Adjudicaciones y, en primer término, esta y la Comisión Técnica deciden que ninguna de las ofertas cumple efectivamente con el pliego de condiciones, por distintas razones. Hay un informe de la Comisión y un informe técnico, en los que también se opina que no cumplen con ninguno de los requisitos. Una vez que se da vista del informe de las Comisiones respectivas, se evalúa nuevamente la presentación de todos los oferentes y se elige a la empresa IHC, en una de las dos modalidades que presenta: una con construccción en Holanda y otra con construcción en los astilleros del este de Europa. Se opta por la de construcción en los astilleros del este, que si bien cumple en parte con el pliego, presenta un problema en la estructura de la integración de los repuestos. Es decir, cumple en la parte formal, pero no en la parte sustancial, en cuanto a esa lista y a esa cotización unitaria de repuestos para los dos años. Va a un tercer informe de la Comisión y de la Comisión Técnica, que estiman las siguientes posiciones a asumir por parte del Directorio: declarar frustrada la licitación porque efectivamente ninguna de las empresas cumple con las condiciones del pliego, o bien adjudicar a una de las empresas, que sería IHC, en el modo de construcción en los astilleros del este, a la vez que sostienen que su precio no estaría cumpliendo razonablemente con el pliego, en mérito a que ellos cotizan el precio global de los repuestos, pero no el precio unitario. Eso es, a grandes rasgos, lo que en última instancia hace que el Directorio decida declarar frustrada la licitación.

Este es el paneo general del asunto. No sé si se quiere hacer alguna consulta respecto a puntos más específicos.

SEÑOR TROBO.- La doctora Peirano ha hecho un "iter" algo grueso de este proceso. Este es un proceso complejo que tiene un componente que no sé si el señor Ministro conoce y que a mí, por lo menos, me llamó mucho la atención. Hay un informe de la Comisión Asesora de Adjudicaciones, del 24 de setiembre de 2013, que en sus conclusiones expresa: "De acuerdo a lo anteriormente establecido y teniendo en cuenta que el artículo 25 del pliego habilita a que la adjudicación recaiga en la oferta más conveniente para ANP, se sugiere: 1- Adjudicar la presente licitación para la construcción de una draga de 4200 m3 de cántara, con dos propulsiones, a la oferta de IHC Dredgers BV de construcción en astillero del este o sur de Europa, por un valor de US$ 41:950.000, con el buque entregado en el puerto de Montevideo, llave en mano y de acuerdo a todas las condiciones reglamentarias solicitadas formalmente en el pliego". Este informe es seguido por otro, del 14 de noviembre de 2013 -un mes y medio después- que concluye en decir al Directorio: "Quedará en la órbita del Directorio definir las acciones a seguir, dado los informes previos con que se cuenta.- a) Podrá adjudicar o no adjudicar a pesar de los informes contradictorios, ya que estos tienen el carácter de asesoramiento y no obligan al Directorio.- b) Podrá declarar frustrado el procedimiento licitatorio por el incumplimiento estrictamente formal de todos los oferentes.- c) Podrá revisar el monto de la compra ya que el valor previsto era de US$ 40:000.000, ya que las ofertas por sobre este valor no estarían contempladas en el presupuesto".

Resulta que para nuestra sorpresa estos dos informes están firmados por el Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos como técnico. Esta es la primera vez que veo que el Presidente de un Ente Autónomo o de un Servicio Descentralizado deja de ser Presidente, es decir que se excepciona de su calidad de Presidente, y actúa como miembro de una Comisión Asesora de Adjudicaciones en el caso de una licitación. Realmente, me gustaría tener una explicación política de esta cuestión. Me imagino que el señor Ministro conocerá la decisión que tomó en su momento el ingeniero Díaz al decir: "Yo voy a trabajar en la Comisión Asesora de Adjudicaciones", con la carga que supone que el funcionario de mayor jerarquía, el principal responsable de la Administración y quien tiene bajo su supervisión a todos los funcionarios, se siente con ellos a analizar el proceso de licitación, los pliegos de condiciones y, obviamente, también tome una resolución. Y toma dos resoluciones en el ámbito de esa Comisión: la primera dice que hay que adjudicar y la segunda dice que no hay que adjudicar. Realmente, esto me llamó la atención. Además llama la atención que en el primer informe haya tres firmas y en el segundo dos. Según la versión que tengo, la tercera persona no quiso firmar el segundo informe en virtud de que había firmado el primero, que es categórico en relación con la adjudicación a determinada empresa.

A la vez, si vinculamos esto con el proceso que en el Poder Ejecutivo llevó la aprobación del decreto que establece condiciones preferentes para la integración nacional en las construcciones navales para este tipo de compras por parte del Estado, lo que se puede identificar muy claramente analizando el calendario es que esta segunda recomendación, del mes del noviembre del año 2013, es contemporánea de la resolución del Poder Ejecutivo. Y esta establece preferencias que luego van a terminar siendo tales en el caso de una nueva licitación y van a beneficiar a una de las empresas que había concurrido a esa licitación.

Entonces, pregunto al señor Ministro cómo es posible que el Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos actúe como técnico. Me dirán que se excepcionó y no va a actuar, que en una resolución del Directorio de esa Administración él no actúa. Bueno fuera que pateara el centro y cabeceara, pero lo que no parece estar

bien es que un funcionario con las responsabilidades, la jerarquía, la importancia y el peso del Presidente de esa Administración actúe como técnico asesor en el análisis de ofertas para una licitación de estos montos tan importantes que luego va a ser resuelta por el Directorio que él preside, aunque en ese momento esté fuera de la actuación por licencia o por otro motivo.

A la vez, querría que el señor Ministro me explicara la coincidencia de las fechas en las que se toman resoluciones primero recomendando aprobar y luego recomendando declarar frustrada la licitación, el decreto del Poder Ejecutivo y el llamado a una nueva licitación en la que, indudablemente, alguna de estas empresas -la empresa nacional que aquí se señaló es la única que se había presentado- va a tener nada más ni nada menos que una ventaja especial de un 35% en la presentación de una oferta hacia el futuro. Es decir que paramos una licitación, perdemos dos años, y vamos a tener que hacer contrataciones. No se me ha dicho nada en cuanto a si la Administración Nacional de Puertos está hoy buscando contratar mayor capacidad de dragado que la que tiene actualmente, porque con lo que hay no alcanza sino que es necesario más equipamiento. Eso va a ser por el término de dos años y según estimaciones que se nos han hecho llegar estamos en costos que van a superar los US$ 10:000.000 al año, aproximadamente US$ 800.000 al mes en los contratos que se deban realizar.

Esas son las consultas que quiero realizar al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Antes de que haga uso de la palabra la señora Secretaria General quisiera hacer un par de consideraciones, porque no se escuchó bien lo que dije. Yo expresé que se decidió adquirir nuevo material. Se habló de la sustitución ya que para lo que teníamos ese material alcanzaba, pero el problema es que asumimos nuevas tareas.

A quienes reclamaron durante años una posición muy activa del Uruguay en la participación del dragado y expresaron que somos genuflexos con determinada nación -no se ha dicho aquí pero sí a través de comentarios de prensa- les decimos que tomamos las decisiones que había que tomar, sin aspavientos, y asumimos más trabajo. Ahora tenemos el dragado del Canal Martín García hecho por nosotros, por la ANP, y asumiremos el dragado del Río Uruguay, ya que las fuerzas vivas de muchos departamentos de ese litoral nos demandaban la navegabilidad de ese río. Quiere decir que desde el punto de vista geopolítico, del plan estratégico y de las acciones que tiene que hacer la ANP, nos hemos comprado el problema de asumir nuevas tareas que no estaban previstas a la hora en que se empezaron a tomar las decisiones. Por eso es que se cambió la decisión -lo dije claramente- de sustituir por agregar, por incrementar el patrimonio que se tenía.

Luego voy a hacer comentarios sobre las coincidencias o no que se dieron en este proceso, aunque no vine pertrechado de todos los datos acerca de lo que ocurrió en noviembre del año 2013, pero seguramente también hay coincidencias con otras cosas que no se detallaron aquí.

SEÑORA PEIRANO.- A ver si puedo ordenar las ideas para contestar todas las preguntas. El señor Diputado Trobo pregunta por qué el Presidente actuó en la Comisión Técnica. Esa fue una decisión tomada por el propio Directorio del Puerto. En ese momento, se necesitaba conformar la Comisión Técnica porque, tal como lo expresé, se trataba de una temática muy específica. El Directorio estaba constituido por el Vicepresidente Domínguez y el Director Vocal José Pedro Pollak. Yo estaba presente cuando se sugirieron los nombres de los técnicos que podían constituir la Comisión Técnica. Se exigía un ingeniero naval y el Presidente lo es. Entonces el Directorio de ANP, los tres Directores, votaron a favor de que la Comisión estuviera constituida por el

ingeniero Díaz, de acuerdo a la especialidad de su profesión. Ese fue uno de los motivos por los cuales el Presidente de la ANP conforma la Comisión Técnica.

Otro de los cuestionamientos que nos hicieron era por qué había dos informes de la Comisión asesora, uno adjudicando la licitación a la empresa IHC y la otra desestimándola. La Secretaría General leyó los informes de la Comisión de Adjudicaciones y de la Comisión Técnica y no le quedó claro dónde se iba a hacer el astillero ni lo que tenía que ver con el presupuesto. Debemos tener en cuenta que nosotros teníamos reserva presupuestal por US$ 40:00.000 y que la oferta más barata, que era la que proponían, era de poco más de US$ 41:000.000 de dólares. O sea que había un problemita presupuestario bastante importante. Entonces, la Secretaría General pidió nuevamente a la Comisión de Adjudicaciones y a la Comisión Técnica que se expidieran acerca de si las empresas cumplían estrictamente con el pliego -una cosa era que cumplieran razonablemente y otra que lo hicieran en forma estricta- porque se trataba de un asunto fundamentalmente presupuestal.

Más allá de la parte técnica, a mí me competía cuidar el presupuesto, que excedía, a mi entender, en casi US$ 2:000.000. Por eso devolví el expediente y pedí que se expidieran sobre esos puntos. La Comisión de Adjudicaciones -la permanente, no la técnica- nos dijo que ninguna de las tres empresas cumplían y que la que cumplía no lo hacía en la cotización. Daba una cotización global de repuestos para las 15.000 horas pero no una cotización unitaria como el pliego exigía. Tanto es así que la Comisión de Adjudicaciones, la permanente, dijo que cumplía razonablemente pero no estrictamente. La Comisión Técnica se expidió diciendo que IHC no cumplía porque no definía el astillero ni lo que tenía que ver con la lista de repuestos. Si se observa bien el expediente, se verá que fue devuelto a la Comisión por eso mismo, porque IHC no definía el astillero de construcción -lo que no estaba obligado en el pliego- y condicionaba su oferta indicando que la procedencia de los equipos e insumos se daría de acuerdo a un astillero que no estaba definido. Si no hubiera condicionado su oferta tal vez -aunque no tengo la certeza de lo que hubiera definido el Directorio- se le hubiera adjudicado la licitación, pero en esas condiciones resultó imposible hacerlo. Al no estar el ingeniero Díaz en el Directorio, el Poder Ejecutivo había designado al profesor Gómez, de Ancap.

SEÑOR TROBO.- Para mí, la dificultad está en interpretar al ingeniero Díaz en su condición de técnico cuando recomienda adjudicar la licitación, inclusive con un informe que hace referencia a lo que están manifestando ahora, a los repuestos. Yo podría leer el informe para que se pudiera apreciar la firmeza con la que el ingeniero Díaz, entre otros -son tres técnicos en este caso-, señalan que la oferta se ajusta a lo solicitado.

SEÑORA PEIRANO.- Las dos Comisiones hablan de "razonable". Esto lo comento porque fue una de las problemáticas que tuve al estudiar el expediente. Ellos nunca dicen que el pliego debe cumplirse estrictamente sino razonablemente. Yo también me cuestioné el porqué ellos no exigían lo estricto. Es realmente dudoso el tema en el segundo informe técnico, y por eso yo pedí que me dijeran si se cumplía estrictamente con el pliego, y me dijeron que no. Me vi en la obligación de hacer alusión en el Directorio -más cuando había un integrante, el profesor Gómez, que recién estaba estudiando el asunto- a ese matiz entre lo razonable y lo estricto.

SEÑOR TROBO.- Los comentarios que me hace la doctora Peirano me parecen obvios desde el punto de vista de la técnica jurídica y el procedimiento. De todos modos, estoy haciendo referencia a una persona muy formada y muy capacitada, quizás el único que era capaz de formar esta Comisión, el ingeniero Díaz. A eso se debe nuestra sorpresa. A mí no me explica nada el hecho de que haya habido reunión de Directorio, que hayan decidido poner al ingeniero Díaz ni que esto haya ocurrido con el voto de los

tres Directores. Eso no significa nada desde el punto de vista de nuestra posición y, por lo tanto, se mantiene nuestra sorpresa. Seguimos estando sorprendidos de que el Presidente del Puerto sea miembro de una Comisión de Adjudicaciones. El criterio que la doctora Peirano dice que se aplicó a esa licitación para recomendar, a su vez, la resolución de Directorio de fecha 15 de noviembre de 2013 que declara frustrada la licitación, no es el mismo que aplica el Directorio de la Administración Nacional de Puertos en la licitación aprobada el 1º de julio de 2014 para otra draga distinta. Lo que aquí se dice no es lo que se dice de la otra resolución, o sea, que si no se ajusta estrictamente al pliego no se adjudica la licitación. Voy a leer la resolución del 1º de julio de 2014, correspondiente a la licitación pública Nº 15715, para la compra de una draga de hasta 8 metros. Después de mencionar una serie de cuestiones que tienen que ver con el procedimiento interno, se dice: "El Directorio (...) Resuelve: 1. Aceptar como oferta más conveniente la Draga de 8 metros de succión y adjudicar -sujeto a la intervención del Tribunal de Cuentas- la Licitación Pública Nº 15.715 'Adquisición de un Equipo de Dragado Multipropósito' a la firma Galictio Tiferey S.A. por menor precio comparativo. 2.- Establecer que previo a la firma de contrato la firma adjudicataria deberá demostrar fehacientemente el vínculo que aduce mantener en su oferta con la empresa Freinaval S.L". Esta es una empresa asociada. Se dice que se acepta como válida pero luego dice que deberá cumplir con parte del pliego. Yo no entiendo. Acá no se está cumpliendo estrictamente con el pliego porque se le está adjudicando una licitación y se le está diciendo que pruebe la vinculación que dice tener cuando se presenta, que nunca probó durante el proceso de licitación. Entonces, hay dos criterios para tomar las resoluciones del Directorio. Si se trata de recomendaciones del área de gerencia general o jurídica, es otra cosa, pero la responsabilidad política está en el Directorio de la Administración Nacional de Puertos. ¿Cuál es la sorpresa interesante de todo esto? La adjudicataria es Galictio Tiferey, o sea, una de las que había perdido en la otra licitación, y es probablemente la que tenga los beneficios de los que hablaba el Ministro. Yo preguntaba cuál había sido el proceso de la resolución del Poder Ejecutivo por el que se adjudican determinados beneficios a los productos del "cluster" naval, que tienen mucho que ver con todo esto. O sea, notoriamente, esto hace pensar que todo el equipamiento que se compre en el futuro, se le comprará al que lo fabrique en Uruguay, de acuerdo con los beneficios existentes, debiendo esperar que pase el tiempo a efectos de superar el inconveniente que ha supuesto el hecho de que no se adjudicara esta licitación.

Entonces, se aplica un criterio diferente en cuanto a la formalidad que se debe cumplir para adjudicar una licitación: en un caso, se justifica por la vía de que había alguna diferencia, pero en otro, no se justifica por esa vía, sino que se adjudica la licitación y se pide que cumpla con el pliego de condiciones.

Por otra parte, quiero que se explique la actuación del Presidente del Puerto como técnico principal, porque no me pueden decir que los funcionarios que están bajo su mando, aunque sea una circunstancia excepcional, estaban en igualdad de condiciones con el jerarca para hacer recomendaciones técnicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, se podrá estar de acuerdo o no con la resolución, pero el ingeniero Díaz es un ingeniero de carrera en la Administración Nacional de Puertos -es ingeniero naval-, y el Directorio evaluó que él era la persona que cumplía los requisitos para evaluar sobre uno de los aspectos. Por algo los informes de la Comisión pasan a la Secretaría General; cuando uno es un técnico especializado, a veces, pone el énfasis en algunos puntos y no en otros. Lo que queda claro es que hubo un informe de asesoramiento -no una resolución-, que fue interrogado por la Secretaría General, expresando que no se había respondido sobre algunos aspectos y que no habían tomado en cuenta determinadas cuestiones. A

partir de las interrogantes que plantea la Secretaría General, se revisaron y se analizaron nuevamente algunas cuestiones -para eso está la Secretaría General-, a efectos de que se cumpliera con la legalidad del pliego, que era lo que nosotros recomendábamos.

En cuanto a la coincidencia respecto de lo que se tramitó, la resolución del decreto del "cluster" naval, no tengo forma de demostrarlo. Ahora, si lo que se quiere decir es que hubo, a texto expreso, intención de favorecer a un oferente, perjudicando a otro, vamos a ponerlo sobre la mesa, porque por la confianza que tenemos al Directorio en pleno de la Administración Nacional de Puertos, no podemos sugerir eso; hasta ahora, han procedido siempre igual. Los actores en el mercado no son demasiados; el mercado se reparte entre los mismos. No me refiero solo en lo concerniente a la draga, sino que también hay otros aspectos y ocurre lo mismo en otros rubros. No tenemos un mercado tan grande.

Hubo una decisión, que seguramente influirá en todos los procesos licitatorios posteriores, que tiene que ver con una direccionalidad política que tomó el Uruguay en el sentido de favorecer la independencia como armadores, en la construcción de determinado tipo de embarcaciones. Esa es una decisión política que toma el Poder Ejecutivo, el Gobierno, y no la Administración Nacional de Puertos.

Ahora, una vez que las normas han sido aprobadas, debemos proceder de acuerdo con ellas. Voy a citar un ejemplo, que no tiene nada que ver con lo que se está tratando ahora. No es la misma situación ahora, en la que nos regimos con los US$ 15:000.000 que supuestamente iba a recibir el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el Impuesto al Patrimonio -lo pongo como un ejemplo-, que la que se generará después, cuando el Parlamento termine de votar la ley que nos sacará esos US$ 15:000.000 -no sé si ya la votaron-, por iniciativa propia. No estaría bueno que vinieran a pedirme cuentas preguntando por qué no usé esos US$ 15:000.000. No los usé, porque no los tenía; cambió la norma y me debo adaptar a ella. Eso es lo que ocurre, en términos generales. Y no atribuyo intenciones en cuanto a que el Parlamento quiso perjudicar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a favor de los Intendentes, en general, sino que fue una decisión que se tomó, que nos duele y nos afecta -es a nosotros a quienes nos los van a pedir-, por varias razones. ¡Ojalá se puedan ejecutar esos US$ 15:000.000! Ruego a Dios que puedan ejecutar el ciento por ciento de los recursos que se van a dar. Cito esto como ejemplo. No se nos puede pedir cuentas por no haber invertido los US$ 15:000.000 que el Parlamento decidió otorgar a otros, que antes nos pertenecían. Esto es exactamente igual para todos los casos. Las normas hay que aplicarlas en todos los casos.

No conozco al detalle todas las licitaciones; podrán imaginar que lo que observo es que haya legalidad en el proceso, sin meterme en los detalles de qué tipo de draga se trata, porque, de lo contrario, no podría cumplir con mi función. No lo hago con ningún Ente Autónomo. Se trata de ver la legalidad de los casos, sin influir en las decisiones, en un sentido o en el otro.

Eso sí, afirmamos que el Directorio y, en particular el ingeniero Díaz, actúan con transparencia y honestidad. Digo esto por las dudas. En todo caso, si hay una sospecha de algún tipo, se debe proceder por otros mecanismos, diferentes al de la consulta parlamentaria.

Solicito que la doctora Peirano complemente la respuesta a las interrogantes que se han planteado.

SEÑORA PEIRANO.- Esta es una draga más chica, distinta; trabajará sobre los lodos contaminantes de la bahía de Montevideo, circunscribiéndose a determinada área. Esta draga no tiene nada que ver con la draga de la que estamos conversando.

SEÑOR TROBO.- No vengo aquí a decir nada de nadie; vengo a preguntar. Si el señor Ministro lo toma de otra forma, es cuestión de él.

Yo pregunto. Pregunté por qué el Presidente del Puerto integró una Comisión técnica. A mí no me parece bien, y hago un juicio de valor sobre eso. Si quiere ser Presidente del Puerto, que sea Presidente del Puerto; si quiere ser técnico de primer nivel en puertos, ser contratado o ser funcionario del Puerto, que haga eso. Pero no puede tener los dos sombreros; es imposible. Es lo mismo que el señor Ministro mañana renuncie al Ministerio y que lo pongan de Director de Transporte durante tres semanas, para informar sobre algunas licitaciones y que luego vuelva a asumir el Ministerio. ¿Qué van a decir? Que es un disparate. Esto es inentendible.

Hay un doble criterio en el Directorio del Puerto para adjudicar las licitaciones. En un caso, se utiliza el argumento de que no están comprobados todos los elementos que el pliego exige y no se adjudica, se declara frustrada la licitación; en otro, ocurre lo mismo, pero sí se adjudica la licitación. Acabo de leer el párrafo de la resolución que establece que la empresa, después de ser la adjudicataria, deberá probar lo que dijo que era, que no lo probó durante el proceso. Entonces, se aplicaron dos criterios: por un lado, se exige que se cumpla con todo y, por otro, no se exige que se cumpla con todo. Por lo tanto, para mí -es un juicio de valor; puede ser subjetivo-, hay un doble criterio, un doble rasero. Me parece que eso no está bien.

Además, se dice que también había un problema de financiamiento. El tope que se había reservado para la compra del equipamiento era de US$ 40:000.000, en el caso de la draga grande -para llamarla de algún modo-, y como la oferta era de US$ 41:000.000, no había forma de resolver el problema. No obstante, van a comprar la draga chica, para la que tampoco hay recursos, porque cuesta poco más de US$ 1:000.000 y hay US$ 100.000 en caja. Obviamente, se me dirá que harán un refuerzo de rubros, pero podrían haber hecho lo mismo en el otro caso. En la línea argumental que se está tratando de desarrollar para defender la posición en los dos casos, queda en evidencia que los criterios que se han aplicado son disímiles. Se me dirá que se ha actuado así por la importancia, el volumen o lo que fuera, pero lo cierto es que estamos ante dos circunstancias análogas que se tratan de distinto modo.

Entonces, no se puede afirmar que la Administración exige que se cumpla estrictamente con el pliego, porque no está pasando eso en el caso de la draga chica, ni se me podrá decir que la Administración no sugiere, no supone o no estimula a favor o en contra de una decisión cuando el Presidente de la Administración, que es político y depende directamente del Poder Ejecutivo -por razones obvias, aunque tiene autonomía el organismo-, está actuando como titular de una Comisión de adjudicaciones.

Me parece que los temas, por lo menos para mí, no están claros, o no están tan claros como se les quiere presentar. Por esa razón quería que el ingeniero Díaz concurriera a la Comisión; no era para molestarlo ni complicarle la vida, sino porque prefiero hacerle estas preguntas a él y no a la señora Peirano que, por supuesto, cumple con su deber funcional de venir a la Comisión a explicar las decisiones que se toman en el organismo, pero no tiene la responsabilidad política que tiene el señor Ministro o el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, que se debe hacer cargo de sus responsabilidades políticas.

Entonces, pregunto por qué se utilizó ese doble criterio; en el caso de la resolución de la draga chica, teniendo en cuenta el argumento esgrimido, quisiera saber por qué no se adjudica la de la draga grande. Asimismo, en cuanto al financiamiento, me gustaría saber por qué para adquirir la draga chica se va a utilizar un refuerzo de rubro, considerando que la Comisión de Adjudicaciones, cuando estudió los antecedentes, dijo

que no había recursos. El análisis de disponibilidad presupuestal dice lo siguiente: "En cuanto a la disponibilidad presupuestal, se solicitó información a la Unidad Presupuestal, indicando ésta en Actuaciones Nº 63 y 65, que existe una reserva presupuestal en la solicitud de abastecimiento Nº 1187613 por $ 2:018.043,91.- Del total, $ 1:988.043,91 (US$ 103.543,95) corresponden a la adquisición del Equipo y se encuentra imputado al proyecto 12318 "24 Compra Draga y otras Embarcaciones [...]" O sea que la única forma de complementar lo que se necesita para la compra de la draga chica es utilizar la plata que estaba dispuesta para la compra de la draga grande. Si no fuera así, por qué el Directorio del Puerto, aún sabiendo que no hay recursos, adjudica una licitación.

SEÑORA PEIRANO.- Eso está establecido en el presupuesto.

En realidad, la reserva presupuestal se hará en el próximo presupuesto, porque la entrega de la draga y su pago se hará en el próximo período. Ese tipo de cosas no se prevén en presupuestos anteriores. Cuando se hizo la licitación de la draga grande se llevó a cabo la reserva presupuestal, y en el Presupuesto del año 2015 se hará la reserva para esta. Por lo tanto, cuando nos la entreguen vamos a tener el dinero; como dije, no lo tenemos en este presupuesto, pero lo tendremos en el próximo. Y con la draga grande sucedió lo mismo, ya que primero hicimos la reserva presupuestal.

Como dije, en el próximo presupuesto tendremos el dinero; no lo tenemos en este porque tampoco vamos a contar con la draga.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No voy a insistir en cosas sobre las que es evidente que no hay acuerdo.

En realidad, no voy a hablar sobre si fue conveniente, o no, que el Presidente de la Administración Nacional de Puertos integrara una Comisión. Sin duda, hay posiciones bien marcadas, y están bien claras.

Asimismo, lo relativo a la asignación presupuestal está claro: las previsiones presupuestales para el período siguiente no pueden exceder lo que ya se reservó. Entonces, el problema que se suscitó fue que las ofertas excedían lo que se había reservado, pero este no es el caso.

Por otro lado, hay una cuestión de legalidad. Por supuesto, no estuve presente cuando se redactó la Resolución porque yo tampoco me saco un sombrero y me pongo otro; por lo tanto no concurro a las reuniones del Directorio de la ANP para saber cómo resuelven las cosas, pero a veces a los efectos de cumplir con la legalidad, la conveniencia y la necesidad en cuanto a determinados trabajos y urgencias se pone un mayor celo en el cumplimiento de las garantías. En realidad, la lectura que hago sobre la licitación del mes de julio es esa: que se puso mucho más celo en cuanto a las garantías. Yo diría -porque he recibido esos reclamos-, que quien ganó la adjudicación siente que hay un acto discriminatorio o de desconfianza de nuestra parte y por eso se pusieron esas exigencias. Esta es una visión distinta a la planteada en la Comisión.

En realidad, como yo no estoy con ninguna empresa, le exijo a todas lo mismo y me importa muy poco -salvo en cuanto al cumplimiento de las leyes- que sean nacionales o extranjeras. Es más, he estimulado la unión en el sector vial para que se preparen para competir con empresas extranjeras, ya que no creo que haya que cerrar las puertas a dichas empresas para poder progresar; por el contrario, creo que hay que ser mejores para competir, que es lo que va a ocurrir en el proceso de licitación internacional. Sin duda, cuando culmine el proceso de contratos de participación público- privada -la Nº 2124- eso va a ocurrir, y por esa razón solicitamos a las empresas nacionales que se juntaran, que hicieran consorcios, que se conglomeraran, que potenciaran sus virtudes y minimizaran sus defectos.

Por supuesto, hay discrepancias, y yo no pretendo resolverlas, pero quiero decir -y me alegra haber escuchado que no se vino a aquí a hablar de nadie- que no hay ninguna acusación sobre nadie en cuanto a apartamientos éticos o conductas desviadas respecto a la legalidad y procedimientos que se deben llevar a cabo en la Administración. Sin duda, lo demás es opinable, pero ahora debemos ver los resultados. En realidad, lo que queremos es no favorecer a nadie; eso no lo hacemos, ya que es una norma que siempre cumplimos -y vaya si hemos pagado un alto precio por ello-, inclusive a costa de retrasar ciertos procesos.

Más de lo que dijimos no podemos decir; no podemos abundar en más detalles, ya que de otro modo entraríamos en un círculo vicioso. Por supuesto, todo el mundo tiene derecho a opinar lo que quiera y realizar sus valoraciones políticas y de gestión de la mejor manera posible, pero en cuanto a la información concreta no puedo abundar más, ya que no tenemos más elementos para aportar.

SEÑOR TROBO.- Realicé una consulta sobre los procedimientos que lleva adelante el Puerto para contratar servicios de dragado. Por lo tanto, me gustaría saber qué procesos se están llevando a cabo, qué tipo de equipamiento se quiere contratar, cuál es la previsión de gastos existente y cuáles son los precios que hay en el mercado y que se pueden establecer en un contrato de esas características.

SEÑORA PEIRANO.- En este momento no hay procesos nuevos; lo que tenemos, y desde hace mucho tiempo, es un contrato con la empresa SDC do Brasil, con la que tenemos horas a favor, aunque ahora no se está previendo la apertura del canal. Por lo tanto, el dragado que se está haciendo actualmente se está llevando a cabo con equipos propios. En este momento la draga D7 está trabajando en una parte del Canal Martín García, pero no tenemos procesos nuevos.

Como dije, el contrato que tenemos vigente con la empresa SDC data del año 2008 o 2009, que en su momento nos hizo algunos trabajos. También dije que tenemos unas horas a nuestro favor, y por esa razón el grupo de dragado está previendo hacer un trabajo del canal, pero todavía no se tomó ninguna decisión al respecto.

SEÑOR TROBO.- Considerando que se ha suspendido la licitación para la compra de equipamiento, me gustaría saber durante cuánto tiempo se deberá contratar dragado. Además, quisiera saber cuándo se estima que puede ingresar el nuevo equipamiento, teniendo en cuenta que se dijo que se está iniciando el pliego de licitación de la nueva draga.

SEÑORA PEIRANO.- El pliego ya está aprobado, y la apertura se llevará a cabo el 2 de octubre.

En realidad, se presume -no soy técnica en dragado- que llevará dos años, y durante ese tiempo se va trabajar con equipo propio, ya que no tengo conocimiento de que exista una nueva propuesta para contratación de empresas. Además, tal como dijo el señor Ministro, nosotros no queremos sustituir sino hacer incorporaciones para futuros trabajos, lo que no implica que se vayan a llevar a cabo con contrataciones nuevas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este tema ha quedado concluido.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Agradezco al señor Ministro y a su equipo por haber venido a esta Comisión.

Ya hemos mantenido algún intercambio de documentos y de pedidos de informes. Además, he emprendido acciones para hacerme de la información con respecto al puente en la Laguna Garzón. Aclaro que, después, voy a plantear otros temas vinculados con Pluna.

Lo cierto es que he ido recabando información.

Yo soy muy crítico de cómo se fueron dando las cosas. En abril de 2012 tuve que recurrir a la Justicia para hacerme de un contrato secreto firmado en 2009, porque el Ministerio no me quería informar al respecto. Finalmente, por vía judicial me dieron la razón. Es bastante engorroso, costoso y poco transparente que alguien del Parlamento tenga que recurrir a la Justicia para hacerse de un contrato entre el Estado y un privado para la construcción de una obra pública. En fin, así fue como se me dio determinada información.

Después, más acá en el tiempo, en 2014 realicé un pedido de informes porque informalmente me enteré de que ese contrato había sido modificado o estaba en vías de serlo; en la prensa también escuché algún otro comentario al respecto. Concretamente, el contrato se modificó.

Todo este periplo motiva algunas preguntas, y quiero dar oportunidad a las autoridades competentes de contestarlas.

En cuanto a lo engorroso y molesto que es ir a la Justicia para hacerse de cierta información, no voy a hacer ningún comentario.

Sí quiero decir que cuando solicité la documentación en 2012, se me entregaron unas treinta y ocho fojas, entre las que figura una investigación a mis redes sociales que hizo algún funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Me causó sorpresa y cierta molestia que funcionarios del Ministerio se dediquen a hacer un seguimiento de mis redes sociales. Considero que esta es una práctica poco adecuada, por calificarla de alguna manera. Aclaro que este documento es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y está certificado por la escribana Laura Clemente de la Fuente. Contiene diez páginas y aparece mi imagen y todo un seguimiento de mi actividad en las redes sociales.

Me gustaría que el señor Ministro me dijera si esta es una práctica normal con relación a todos los legisladores de la oposición, si hay una orden en este sentido y quién es el encargado de hacer esto.

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Se hizo en el año 2012. Está en el informe certificado por la escribana Laura Clemente de la Fuente, junto con el convenio y unos planos iniciales del puente. Se mechan diez páginas en las que figura mi rostro y el seguimiento de mis redes sociales. Si bien éstas son públicas, me parece poco adecuado o no muy normal que funcionarios, que pagamos todos, hagan un seguimiento a los legisladores de la oposición.

(Diálogos)

——A mí, esto me resultó molesto; no me quitó el sueño, pero me sorprendió para mal. En su momento, lo dejé pasar, pero ya que venimos a hablar del tema, lo menciono, porque es uno de los capítulos.

En cuanto al puente, en la información aparece un plano de un puente circular; primero, iba a ser un puente recto pero, después, fue circular. Analicé el plano con el ingeniero Lucio Cáceres, quien fue Ministro. Hizo algunas apreciaciones, que traslado al señor Ministro, vinculadas con la seguridad vial de este puente.

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Precisamente, tiene que ver con las curvas.

El ingeniero Lucio Cáceres es profesor Grado 5 de diseño geométrico. Lo cierto es que preocupado por la fuerza centrífuga en una ruta, ve poco conveniente que en este

puente se incorporen tres curvas: una hacia la derecha para ingresar, otra para girar en torno a él y, otra, para salir. Es decir que aquí se construyen tres curvas en medio de una ruta.

Quisiera saber si hay previsiones desde el punto de vista de la seguridad vial. Además, ¿se tomó en cuenta la fuerza centrífuga que se provoca?

En Uruguay, hay muchos ejemplos en este sentido: algunos, como los de la rambla costera -que provocan un montón de accidente- y, otros, un tanto ridículos, como los de la Ruta Nº 7.

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Es una pena, pero de los errores uno aprende y se da cuenta de qué se puede mejorar y qué no se puede hacer.

La verdad es que desde el punto de vista de la seguridad vial esto me preocupa; veo un problema allí.

Por otra parte, los planos que me dio el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tienen la firma de un ingeniero. Además, en los anexos se determina que los planos deben ser aprobados por la Dirección Nacional de Vialidad. Me gustaría saber si este organismo y la Dirección Nacional de Hidrografía aprobaron estos planos.

(Interrupción del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas)

——No lo sé. Me gustaría conocer si tiene algo que ver, ya que se trata de un puente sobre una laguna. Quisiera saber si hizo algún tipo de informe o tuvo alguna intervención en el tema. Tengo entendido que la aprobación por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, sí es necesaria.

Como decía, los planos que tengo solo están firmados por el arquitecto Viñoly. En cambio, los planos de 2012 llevaban las firmas de varios ingenieros: Alberto Ponce, Norma Ponce, entre otros. Este plano solo lleva la firma de un arquitecto. Me parece que, dada la envergadura de la obra, corresponde que tenga la de un ingeniero.

Entonces, quisiera saber cuál es el ingeniero responsable de este puente y por qué no está su firma en dicho plano.

Además, me gustaría que informaran si la Dirección Nacional de Vialidad aprobó dicho puente.

También quiero decir que me llamó mucho la atención cómo se fueron dando algunas cosas con respecto al convenio y su posterior modificación.

El convenio es muy sutil, y no habla de costos. Al principio, el puente tenía un costo prácticamente muy bajo para el Estado pero, después, se modificaron las condiciones. O sea: primero, un privado iba a asumir los costos pero, después, el convenio -que tiene una redacción poco adecuada; no entra en detalles de costos- determina que el Estado se hará cargo de los costos. ¿Por qué nos tenemos que hacer cargo de los costos que asumió el señor Costantini en el año 2009? Estamos hablando de US$ 1:800.000, según un pedido de informes que me contestó el propio Ministro

Me gustaría saber por qué a la hora de planificar dicha obra pública no se actuó como normalmente se hace cuando se trata de una iniciativa privada, cuando un privado tiene un determinado interés con respecto a una obra o a un determinado desarrollo.

Por ahora, estas son las preguntas que quiero formular.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con respecto a la recurrencia a la Justicia, contestamos todos los pedidos de informe; somos una máquina de contestar pedidos de informe. No tengo control de todo lo que entra porque no ejerzo una dictadura, ni siquiera sé acerca de esas cuestiones que señalaba. Me estoy enterando ahora de ese supuesto seguimiento de una red pública, y no sé qué aporta. Yo le hubiera dado poca transcendencia.

(Interrupción del señor Representante Garino Gruss)

——No es que no dé trascendencia a que se haga un seguimiento. Yo luché contra la dictadura; no estuve a favor de ella, y peleé contra esas cosas. Hay datos que acreditan eso. No estoy acá para la defensa de la alteración de las libertades individuales. Lo que digo es que yo no doy trascendencia a ciertas cosas; no me refiero a estas. Yo contesto lo que puedo, sin ninguna grandilocuencia. Así como nosotros pudimos haber cometido algún error, también digo que el señor Diputado Garino Gruss solicitó una información amparado en la ley de acceso a la información, que promovimos algunos legisladores; esto también lo quiero dejar en claro. Esa ley no existía hasta que nosotros llegamos al Gobierno. Ahora, nos quejamos del exceso. Durante otros Gobiernos, los pedidos de informe demoraban; algunos nunca se contestaron en cinco años, ni con reiteración real. Nosotros aprobamos una ley de acceso a la información, que es un elemento más que antes no se tenía. Recurriendo a esa ley, el 18 de febrero de 2014, la Dirección Nacional de Vialidad entendió que había que otorgar esa información al señor Diputado Garino Gruss. El 21 de febrero yo dije que había que entregarle la información. El 10 de marzo, la Directora General le informa que puede pasar a buscarla, y todavía no se fue a buscar.

(Interrupción del señor Diputado Garino Gruss)

——No, ese pedido de informes se hizo después. Nosotros contestamos varios pedidos de informe respecto del puente de la Laguna Garzón a Senadores, a Diputados, a todos.

Creo que hay un problema que no se está teniendo en cuenta en todas las precisiones que se han hecho acá. La construcción de un puente sobre la Ruta Nº 10, en la Laguna Garzón, ha sido considerado en los planes de obra del Ministerio de Transporte y Obras Públicas desde que su trazado fuera aprobado en 1950. Asimismo, la ruta fue construida entre sus márgenes. Desde 1950 a la fecha, ese puente estaba planificado. Estaba en los planes de todos los Ministros de Transporte y Obras Públicas que existieron en el Uruguay. En 1960, el Ministerio aprobó e inició la construcción de un proyecto de puente de acceso, con inversión privada, que quedó inconcluso. Parece que se defendiera eso, que está a medio construir, el monumento al Uruguay inconcluso, al Uruguay de la ineficiencia, al Uruguay del no se puede, al Uruguay de no termino las cosas; eso es lo que hay. No traje fotografías, pero es un lindo monumento de lo que no se puede hacer. En diciembre de 2008, acá se dijo que el Poder Ejecutivo aprobó el proceso -no un contrato- de un proyecto de construcción de la obra propuesta, con aporte privado. Se firmó un convenio. ¿Por qué no se recurrió a la iniciativa privada? Porque queremos ahorrar dinero al Estado. El procedimiento es que el privado propone la iniciativa y tiene una ventaja. Se termina un proceso licitatorio en el cual el proponente de una iniciativa tiene una ventaja, que va entre el 5% y el 20% y, si pierde la licitación, le tienen que pagar los estudios hechos, pero el que termina pagando la obra es el Estado. Acá no hay ninguna donación. Entonces, me pregunto, ¿por qué vamos a tener que hacer pagar a los uruguayos US$ 10:000.000 o US$ 11:000.000 cuando hay una empresa que los dona y se hace cargo de la financiación del puente? En 2008, este puente tenía un cierto valor y una determinada estructura: era recto. El puente que queríamos hacer era

recto, pero se necesitaba un proceso de aprobación medioambiental. Hubo tres opciones de puente: recto, sobre balsas y circular; la última opción fue aprobada. El puente recto, que valía mucho menos y el privado estaba dispuesto a donar en su totalidad, no fue autorizado medioambientalmente. ¿El Parlamento me está invitando a que no cumplamos con las cuestiones medioambientales? Creo que no.

Cuando se nos pidió la información en 2012, no teníamos mucha porque estábamos en los procesos de los requerimientos medioambientales que se necesitaban. Hasta que terminamos en el proyecto del Estudio Vignoli.

En diciembre de 2008 se inició un trámite de autorización ambiental del proyecto ante el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. El 24 de abril, se presentó ante la Dinama la solicitud de clasificación. En mayo de 2009, el proyecto obtuvo clasificación tipo C. Esto quiere decir que debe contar con determinados requerimientos; no obtuvo una clasificación tipo A, más fácil. El 11 de junio de 2009, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas solicitó la autorización ambiental previa, presentando el estudio de impacto ambiental. El proceso terminó el 8 de enero de 2013. ¡Vaya que nos llevó este proceso de cumplimiento de las exigencias medioambientales de la Dirección Nacional de Medio Ambiente!

En la resolución del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de julio de 2013, se concede al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la autorización ambiental para el proyecto. Se requirió la presentación de un proyecto ajustado, preparado por el Estudio Vignoli. Este proyecto fue aprobado y, obviamente, los otros fueron descartados. Los costos asociados a la ejecución de estudios y el proyecto del puente sobre la Laguna Garzón en la Ruta Nº 10, tanto en el marco del convenio del 16 de agosto, como en el convenio modificativo de fecha 15 de noviembre de 2013, fueron asumidos por la empresa Garzas Blancas S.A., inclusive para la parte de la obra que no está a su cargo. De paso, aclaro que hubo cuatro audiencias públicas para la construcción del puente. Esto es excepcional; no me digan que no hubo transparencia.

(Interrupción del señor Diputado Garino Gruss)

——Acá se dijo que se resolvió entre cuatro paredes, que uno se escondió. Sin embargo, se habló con los vecinos, que pueden decir lo que quieren, aunque no sea vinculante. O sea que no se me puede decir que se resolvió entre cuatro paredes. Hubo notas públicas de esos vecinos, algunos quejándose, otros no. Asimismo, hubo intervención de los Intendentes, tratando de que el proyecto se aprobara.

En el caso del proyecto ajustado, realizado por el Estudio Vignoli, tampoco se generaron costos para el Estado ya que, según nos informaron, los asumió dicho Estudio. Se trató de un trabajo que Vignoli hizo para el Estado, en forma gratuita. No llamé a licitación ni pedí una iniciativa privada. Quizás nos equivocamos, porque esto tiene costos. Sin embargo, los obviamos.

En lo que atañe a las actividades de la Dirección Nacional de Vialidad, debo decir que están asociadas a la supervisión del proyecto y construcción y no generan costos adicionales en el funcionamiento de esa Dirección.

La modificación de este convenio tuvo la previa aprobación del Tribunal de Cuentas. El 30 de diciembre de 2013, el Tribunal de Cuentas hizo algunas observaciones, que contestó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El 2 de abril de 2014, el Tribunal de Cuentas levantó las observaciones y aprobó la modificación del convenio. El 16 de mayo, la Presidencia de la República ratificó lo hecho por todos, a través de una resolución presidencial.

En oportunidad del pedido de precios realizado por la empresa en diciembre de 2013, la oferta más económica por la totalidad de las obras fue de US$ 11:688.000. El costo para la parte de las obras a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue evaluado en US$ 1:800.000, y las erogaciones resultantes atendidas con cargo al programa 462 proyecto 855, financiamiento 1.1. De acuerdo a lo comunicado por "Las Garzas Blancas S.A.", la empresa Saceem estará a cargo de la construcción de la estructura del puente, así como de los proyectos ejecutivos. Dicho sea de paso, el Alcalde de la zona hizo gestiones ante Saceem, logrando que la empresa se comprometiera a contratar el 50% de la mano de obra en la zona.

El viernes 8 de agosto, la empresa constructora a cargo recibió el permiso ambiental para concretar el proyecto ejecutivo, que fue aprobado por la Dirección Nacional de Vialidad y por el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, que le requirió algunos estudios adicionales que no estaban en el informe primario.

A su vez, el 13 de agosto, el estudio Vignoli dio su conformidad para el plan de trabajo establecido con las modificaciones correspondientes.

Hoy recibimos un correo de la empresa Las Garzas Blancas S.A comunicándonos que a partir de hoy empezaban con el proceso de construcción del puente, es decir, todas las tareas preparatorias. Calculamos que la obra se estará iniciando a mediados de setiembre.

Paralelamente, estamos impulsando la creación de un grupo de trabajo, integrado por los Ministerios de Turismo y Deporte, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y Transporte y Obras Públicas y las Intendencias de Rocha y Maldonado, a fin de promover alternativas de intervención en el entorno al puente a construir. El objetivo de este grupo, cuya formación estamos impulsando, es recibir y diseñar proyectos que promuevan la ecoeducación, el ecoturismo y, especialmente, las actividades vinculadas con el avistamiento de aves y la fauna marina.

El costo que inicialmente se estimó para el puente era de US$ 5:200.000, pero ahora pasó a cotizarse en US$ 11:688.000. En el 2008, hablábamos de un puente recto, y ahora, de uno circular, que es por lo menos 3,1416 veces más grande que una recta. Por lo tanto, el costo aumentó, asumiendo la empresa el 85% del mismo.

Insisto; no es un gasto que el Estado va a hacer; es lo que va a recibir el Uruguay de una empresa. Obviamente, que esta empresa no construirá el puente por filantropía, pero ojalá que todos los que van a tener algún resultado en el Uruguay pudieran también aportar lo suyo. A algunos se lo tenemos que exigir, teniendo en cuenta que la inversión será rentable. En este caso, hubo un convenio y un acuerdo de partes. Entonces, creo que no es buena política renunciar para que el pueblo uruguayo pague US$ 10:000.000 para construir un puente que se está planificando desde los años 50. Además, es beneficioso en cuanto al impacto turístico, sobre la base de cuidados medioambientales

En primer lugar, nosotros tomamos la resolución ministerial de desafectar la Ruta 10, designarla como una ruta turística y, por lo tanto, prohibir el tránsito pesado.

En segundo término, vamos a poner US$ 1:000.000 en los accesos y accesorios al puente. ¿Cuánto nos costaba la situación actual? Nos costaba unos 17 kilómetros que teníamos que asfaltar de comunicación entre la Ruta 9 y la Ruta 10, a un costo de US$ 300.000 por kilómetro. Hagan la cuenta y van a ver si ahorramos con el gasto de los accesos y accesorios al puente de la Laguna Garzón. La decisión se debe a que la seguridad vial está dentro de nuestras prioridades.

Entre las prioridades del Ministerio están: el aumento a la oferta portuaria y la accesibilidad a puerto, tanto comerciales o deportivos; las rutas del grano, la madera y el turismo -acá estamos hablando de una ruta esencialmente turística-, y la seguridad vial.

Tenemos muestras claras de todo lo que hemos hecho en materia de seguridad vial. El intercambiador de la Floresta ¿aporta a la seguridad vial o no?El desvío de tránsito pesado de Pando y de Dolores, ¿apuesta o no a la seguridad vial? Asimismo, estamos tratando de concretar el llamado a licitación para la compra de cincuenta radares electrónicos, lo que requiere de un convenio con el Congreso de Intendentes y con el Ministerio del Interior, a los efectos de que el Sucive saque que la foto a la gente que se excede de velocidad, le cobren la multa en domicilio o en la frontera, en el caso de los extranjeros. ¿Es o no un aporte a la seguridad vial?

Está el ejemplo de "La Capuera". Además, agrego las obras de iluminación que hemos hecho y los trabajos que se están realizando para la construcción de los cruces a desnivel en los accesos y Tomkinson, en los accesos y Camino Cibils, en la Ruta 1 y la Ruta 2. No va a cortar la cinta este Ministro, pero dejamos las cosas encaminadas para la seguridad vial, que es nuestra prioridad.

Por ese motivo es que no pensamos asfaltar la Ruta 10. Queremos que pase a ser departamental y que siga siendo de tosca, porque eso hace que el conductor reduzca la velocidad.

Ahora, no hablemos de tres curvas; es un puente circular y, por tanto, no se va a permitir andar a velocidades altas, porque vamos a poner elementos para que la gente, tal como lo concibió el arquitecto Vignoli, no corra una carrera de Fórmula 1, ni ande a las velocidades habituales. Tendrá que andar casi a paso de hombre para cruzar el puente. ¡Lo mismo que demoraría en la balsa! Capaz que hasta un poco más. No olvidemos que habrá un paseo peatonal y zonas de avistamiento, además de todos los accesorios que tendrá el puente. Asimismo, creemos que si el camino continúa siendo de tierra, la gente no va a correr. Los que andan por los caminos -y miro a los Diputados del interior, porque, tanto como yo, andan por los caminos departamentales-, aunque quieran, no pueden correr. Además, habrá controles para que no se circule a alta velocidad. No obstante, la misma curva desestimula. En la zona del puerto de Montevideo, hay una curva casi en ángulo recto. Sin embargo, no ocurren demasiados accidentes allí, porque la gente aminora la velocidad.

Eso es lo que pretendemos. No es un puente común y corriente; es una vía de comunicación para circular lento; no habrá tránsito pesado. Los automóviles van a circular disfrutando de un paseo turístico. Creemos que están garantizados los elementos de seguridad vial.

Esta obra fue declarada de interés ministerial por parte del Ministerio de Turismo y Deporte el 16 de agosto de 2013. La Dinama, con nuestro apoyo, ha hecho un esfuerzo inédito y destacable, al convocar a cuatro audiencias públicas, que son más de las que se requieren por ley. Uno puede decir, ¡ah es para la galería! Yo creo que los que las inventaron -no fuimos nosotros- no lo hicieron por la galería, porque si no, me estaría decepcionando en este momento, pensando que votamos una ley para no hacerle caso a la gente y no escuchar a nadie. Yo creo que ese no fue el sentido; por algo se hacen las audiencias públicas.

El puente pasará a ser de dominio público, del Estado, como no puede ser de otra manera, de acuerdo con lo que establecen no sólo el convenio, sino el Código Civil.

Lo que hicimos fue tener imaginación para conseguir la financiación de una obra.

Desde el punto de vista medioambiental, el puente José Ignacio me parece que afecta más el medio ambiente, pero todo el mundo celebró su ampliación. Inclusive, cambiamos la base de sustentación. Aprovecho para informar que la Dirección Nacional de Hidrografía no tiene nada que intervenir en los puentes; interviene en la concesión de los cursos de agua.

En la afectación de esos cursos y en la obra hidráulica interviene la Dirección de Vialidad y en los aspectos ambientales de cómo se ven afectadas algunas cuestiones por los cursos de agua -por esa razón se descartó el de las balsas, porque podía afectar la circulación de ciertas especies que van de la laguna al océano-, interviene la Dirección Nacional de Medio Ambiente; para eso está; nosotros no nos atribuimos más cosas que las que podemos hacer.

Entonces, la solución que encontramos para concretar esta obra inconclusa desde hace décadas -monumento a la frustración del Uruguay- se ajusta a derecho y evidencia lo que hemos promovido desde el Ministerio: una sinergia entre las distintas agencias estatales -lo hicimos con la conectividad aérea, situación que está superada-, pero también una sinergia público- privada, para que los saldos de esas uniones sean beneficiosos para el Uruguay y su gente y, obviamente, cuidando los dineros públicos.

Ahora hablaba de los giros, curvas, etcétera, y me voy a referir a cuando se hizo la Ruta Nº 7 o la Nº 6, otra que tiene problemas en ese aspecto; algunas personas de Cerro Largo me entenderán, porque fue casi como una cachetada para ellos. Resulta que se terminó la carpeta asfáltica hasta Treinta y Tres o un poquito más, dejando al departamento de Cerro Largo con tratamiento bituminoso, como para mostrar que había diferencias entre uno y otro. Es obvio que esa ruta debe tener un nuevo trazado. El problema es que las curvas son hijas de las dificultades que tenía el ser humano para vencer las dificultades que implicaban los accidentes geográficos, pero hoy eso se puede hacer mucho más derecho. ¿Por qué no se hizo? ¿Por qué no lo hicieron los Ministros anteriores, que la tenían muy clara, porque, inclusive, algunos eran Grado 5 de Facultad de Ingeniería? No tenían presupuesto, porque hacer una línea recta de la Ruta Nº 7 cuesta muchísimo; hay que tener en cuenta expropiaciones, construcción, etcétera. Es por eso que no se hace.

Entonces, prefiero invertir donde lo estamos haciendo, y hay prioridades: en el cruce a nivel que vamos a hacer en la Ruta Nº 5; en la entrada a Las Piedras; en dobles vías en los primeros cien kilómetros de las principales rutas; en iluminación -como hemos iluminado con centenares de miles de luminarias en todo el país para mejorar la seguridad vial- ; en la tercera senda, como hemos hecho en la Ruta Nº 9 y en la Ruta Nº 3, lo que mejora las condiciones de seguridad vial. No nos permiten la doble vía, pero ponemos una tercera senda. ¿Por qué? Porque hay limitaciones presupuestales.

Ustedes lo saben bien; votaron nuestro Presupuesto: US$ 500:000.000 en los cinco años. Llevamos gastados mil doscientos, porque hemos tenido mucha creatividad para conseguir recursos donde no los hay. Por lo tanto, en este período, se hizo una inversión récord en rutas. Inclusive, superamos los números del período anterior.

En definitiva, estamos contemplando demandas ciudadanas y turísticas de conectividad, con los mínimos niveles de afectación al medio ambiente. Esta es la ecuación con la que estamos trabajando y, en la medida de lo posible, hay que ahorrarle dinero a los uruguayos. Por eso, descartamos el procedimiento de la iniciativa privada, el de contrato público- privado; porque todo eso termina en un proceso licitatorio competitivo.

También quiero aclarar lo siguiente: vamos a hacer lo que nos corresponde -que es un 10% o un 15% del total de la obra- cumpliendo con las leyes y los procedimientos del Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera, el Tocaf. No vamos a adjudicar a nadie directamente. Voy a poner el ejemplo del shopping Tres Cruces, que hizo una obra de ampliación. A cambio de eso, se obligó a reconstruir la plaza de La Bandera. Sin embargo, la Intendencia no le pidió saber a quién iba a contratar para hacer la obra.

Esto es lo mismo; es un problema de la empresa privada. ¿Qué hacen? Tratan de gastar lo menos posible, cumpliendo con las exigencias que nosotros les planteamos. Lo digo porque el puente sale más caro por las obligaciones medioambientales que estamos obligando a cumplir. Y aún así, lo ven conveniente.

Estas son las razones. Las expresamos en los pedidos de informes y en las contestaciones que hemos brindado. Hemos tenido total apertura. Ya van cuatro veces que contestamos sobre los mismos temas. Hemos procedido en forma transparente y decidimos levantar una objeción de cincuenta años de un Uruguay inconcluso. También lo hicimos con el Puerto de La Paloma, que hacía veinte años que estaba abandonado y ahora está funcionando. Y lo hicimos con muchísimas cosas de un Uruguay que era un ejemplo del no poder. Cuarenta años demoró la construcción del puente de la Ruta Nº 11 sobre el río Santa Lucía. ¡Cuarenta años! Y hubo varios Ministros en esos cuarenta años. Costó US$ 25:000.000. Con la mitad hubiéramos hecho el puente de la Laguna Garzón, pero no habríamos concluido el puente del río Santa Lucía.

Por tanto, se podrá o no estar de acuerdo con la construcción de ese puente, pero no se puede decir que fue resuelto entre cuatro paredes. Cuando fuimos al Tribunal de Cuentas, hubo audiencias públicas y cumplimos con todo lo que hay que cumplir en esa materia. Es más: podríamos haber optado por la insistencia en el gasto, cuando el Tribunal de Cuentas nos observó en diciembre de 2003 y ¿saben qué? Elegimos el otro camino, el de levantar las objeciones porque el saldo que le quedaba al Uruguay era un patrimonio con el que nuestro país no iba a poder contar. ¿Saben cuál era la otra alternativa? Era muy linda, pero era no hacer nada. Era seguir dejando esa mitad de puente que no comunicaba a nada y seguir llevando, a costo del Estado, a la gente en balsa de un lugar a otro. Esa es la realidad.

En 2010 dije que el puente se iba a construir y esa construcción hoy es un hecho, con la única condición de que el costo no lo debía pagar la gente. Solo pagará US$ 1:800.000, menos de lo que tendríamos que pagar por algo que no vamos a arreglar, que es la conexión entre la Ruta Nº 9 y la Ruta Nº 10, porque no se autoriza a circular el tránsito pesado por la Ruta Nº 10; va a tener que ir por la Ruta Nº 9. Y, como ya dije, son 17 kilómetros a US$ 300.000 el kilómetro, para ir a un tratamiento bituminoso, que no es una carpeta asfáltica; de lo contrario, estaríamos hablando de US$ 1:000.000 por kilómetro; ni sueño con esa cifra.

Entonces, creemos que le hemos hecho un buen negocio al pueblo uruguayo.

En cuanto a los que hacen esto, ¿están pensando en el beneficio empresarial? Sí, claro. No hay una sola empresa en el Uruguay que no piense en su beneficio empresarial, solo que algunas han dispuesto, como parte de la inversión y su responsabilidad social empresarial, hacer ciertas inversiones para que queden como patrimonio del Estado. También hay buenos negociadores que obtenemos algunas cosas para los uruguayos. Y hay otros que se dedican, exclusivamente, a demandarnos obras de infraestructura, más inversión, pero no están dispuestos a poner un solo centavo para ninguna de esas obras que usufructúan como un negocio. Esto es parte del cambio cultural que estamos promoviendo.

Hace poco, se presentó una iniciativa privada de nueve empresas, que nosotros promovimos, de que se unieran y, además, aportaran al cambio de la mentalidad. El hecho es que, hasta ahora, seguimos un poco influenciados por aquellos ingleses que conectaban el Uruguay, como si fuera una palma de la mano, en la que todo converge hacia el puerto de Montevideo. Y en línea con el cambio de paradigma, respecto de lo que tiene que ser un nuevo diseño de la matriz de infraestructura de transporte y logística, le pedimos a las empresas que presentaran una iniciativa privada -que ahora estamos analizando-, que incluye asumir riesgos. Habrá tres años de gracia en la propuesta, por la que asumen conseguir dinero para obtener el financiamiento, pues tienen que financiar la obra en diez años, por lo menos. ¿Qué ventaja tiene esto? La Ruta Nº 26 entera, la Nº 20, la Nº 21, la Nº 25, todas las rutas transversales...

SEÑOR TROBO.- ¿Y la Nº 14?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí: un pedazo de la Ruta Nº 14; ojalá pudiéramos hacerla entera. Esta es otra ruta a la que habría que hacerle un cambio de diseño si algún día nos animamos a encarar con presupuesto las expropiaciones. En ese sentido, las Rutas Nº 12 y Nº 14 son centrales. Lo mismo pasa con la Ruta Nº 30 en la que todavía falta, pero nadie ha invertido allí como se ha hecho en este Período de Gobierno. Solo los dos puentes en la zona de paso Tira Poncho en el arroyo Yucutujá nos costaron U$S 6:000.000: algunos saben esto. También podemos mencionar la Bajada de Pena; en fin: no voy a hacer un repaso.

Esto es parte de cómo encaramos las cosas. Claro que se puede no estar de acuerdo: estamos en una democracia. Hay quien pueda entender que está perfecto que el ciudadano común pague las obras públicas y no aquellos que van a recibir algún usufructo. Nosotros somos partidarios del pago por uso, es decir que, en la medida de lo posible, quienes vayan a tener algún beneficio por esa infraestructura aporten lo máximo que se pueda obtener de ellos.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Quisiera dejar algunas constancias, porque se ve que no nos vamos a poner de acuerdo.

En primer lugar, el Uruguay del "no se puede" o "no se hizo" no se compara con esta situación de un puente que siempre fue polémico, en la que hubo personas que estaban a favor y en contra de los dos lados del departamento, ya desde la década del 50. Tal vez, fue un exceso de debate. En definitiva, antes de que llegara el Frente Amplio al Gobierno, ya hubo varias obras: no es el Uruguay del no se puede.

Yo no traje, no es el objeto de la comparecencia- la discusión sobre qué obras se hicieron y cuáles no, o respecto al Uruguay que avanza, el que no avanza, el que hace obras o no las hace. Ese no es el razonamiento. Con la misma forma que tiene el Ministro de razonar, yo puedo decir: bueno, acá en Montevideo, se cayó el Cilindro y no hubo responsables. Entonces, ¿es el Uruguay en el que se destruyen las cosas? ¡No! ¡Vamo' arriba! ¡Así no se puede ni razonar!

La cuestión es que hubo múltiples debates: justamente, el propio Ministro dice que hubo cuatro audiencias; para mí, habían sido dos. Yo llegaba con ese dato, pero vino el Ministro diciendo eso. Entonces, ¡vaya si será un tema debatido, principalmente, en los departamentos de Rocha y Maldonado! ¿Se optó por ir al debate? ¿Esto se llevó a la Junta Departamental? ¡No! ¿Se llamó al Diputado por Rocha, al Diputado por Maldonado, tanto del oficialismo como de la oposición? ¡No! Se llamó al empresario argentino y se hizo un contrato secreto entre cuatro personas: las dos Intendencias de Rocha y de Maldonado, que eran del mismo palo que el Gobierno Central, lo ratificó Rossi, y, meses

después Tabaré Vázquez. Eso está en la propia firma: esa es una postura distinta de encarar una obra pública.

Las audiencias públicas que se celebraron, al amparo de la ley de ordenamiento territorial -reitero que para mí eran dos; el Ministro dice que fueron cuatro- no tienen ninguna fuerza vinculante. ¿Los vecinos tenían la información de este contrato por el que tuve que ir a un juicio? ¡Yo creo que no!

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¡Contrato no! ¡Es un convenio, no un contrato!

SEÑOR GARINO GRUSS.- ¡Bueno: llámelo convenio o contrato! Si quiere interrumpir, interrumpa.

En fin, vamos a decirle "convenio". Y bueno, habrá habido un griterío; habrán ido vecinos a protestar. Seguramente, Constantini y otros más que andan del otro lado de Rocha no fueron a fundamentar a favor del puente y optaron por otras vías, optaron por la plata. Esa es la verdad: la audiencia no tiene fuerza vinculante. Habrá sido una noche; habrán discutido varias horas y por ahí quedó la discusión. Adviértase que hubo audiencia pública por Montes del Plata. ¿Y qué? ¿La audiencia pública iba a tumbar ese proyecto?

La autorización ambiental previa fue rechazada en 2011 y después aprobada en 2013: hubo cambio de autoridades en la Dinama. El que la rechazó fue Collazo y después la aprobó Rucks. Tal vez el cambio de técnicos pudo haber agilizado eso.

(Interrupciones)

—Los pedidos de informes que me dicen que me contestan, se responden a través del Parlamento.

(Interrupciones)

—Yo cuento un hecho fáctico: no atribuyo responsabilidades; y es muy válido que uno rechace algo. Las instituciones tienen movilidad, cambian las personas: a veces un Parlamento no aprueba una norma, pero se renueva cada cinco años y puede aprobarse después. Eso es muy válido y acá ocurre lo mismo: es un hecho fáctico. En ningún momento atribuyo ningún tipo de responsabilidad personal; simplemente se trata de criterios técnicos por los que uno no da una aprobación y otro sí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¡Una cosa es un técnico y otra un Director!

SEÑOR GARINO GRUSS.- En cuanto a lo que se dice en el sentido de que tengo información a mi disposición, digo que los pedidos de informes se contestan a través del Parlamento y las acciones judiciales en el Juzgado. Yo aporté acá una cuestión en donde hasta se introduce un número de expediente y qué se yo.

(Interrupciones del señor Ministro)

—Yo no entiendo: yo escuché al señor Ministro quien dice que económicamente esto es mejor, es viable, es conveniente. Puede ser que sea así, pero teníamos un convenio por el que se le había dado toda la responsabilidad a un privado, que era el que se iba a beneficiar, y no se puede comparar esto con el área de responsabilidad social. Esto no tiene nada de responsabilidad social. Se trata de una necesidad económica de un emprendedor del otro lado, que es un empresario extranjero: el tipo está dispuesto a dar una ventaja a ese proyecto inmobiliario para llegar en cinco o diez minutos a José Ignacio, haciendo toda la Ruta Nº 10 directo, en vez de dar toda la vuelta por otro lado. Eso no tiene nada que ver, en lo más mínimo, con el área de responsabilidad social de

una empresa, ni con reclamar que otras empresas deben tener área de responsabilidad social. Tal vez será aquella franja presidencial financiada por un emprendedor privado: vaya uno a saber. Acá lo cierto es que hubo un acuerdo entre determinadas autoridades, las jerarquías, el Gobierno, Presidencia, Rossi, Tabaré Vázquez, Oscar de los Santos y Artigas Barrios con un empresario argentino y se firmó un convenio. Y como se fue un poco más allá de lo previsto en cuanto al monto, el Estado le cedió U$S 1:800.000. Ahora, los procedimientos del llamado a interesados privados, al amparo de la Ley Nº 17.555, el Tocaf y todo eso, ¿tienen costos? ¿Tienen demoras? Y sí: son las garantías.

Acá se hace un puente, se compara la velocidad y se dice que va a ir a la misma velocidad que la balsa. Yo digo, bueno, para algo se hace el puente. No lo sé; esto a mí me deja perplejo: tendrán que ir a cinco o diez kilómetros por hora; esa será la contestación. Se hace un puente para ser atravesado a diez kilómetros por hora en una ruta nacional.

(Interrupciones)

—Está bien: para eso son estos intercambios: se trae a las autoridades, se las escucha y después cada uno sacará sus propias conclusiones: por mí, ya podemos pasar al otro punto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero aclarar que el Director Nacional de Medio Ambiente no cambió: desde que empezamos era Rucks. Por lo tanto no hay cambio de criterio del Director. Hay un técnico que opinaba una cosa, y después un Director que es el que tiene la última palabra: eso pasa en todos lados. También los proyectos cambian. Y a esta obra nosotros le llamamos "puente" porque hay que denominarla de alguna forma, pero es un paseo turístico. Y yo dije que era como la responsabilidad social empresarial, pero antes manifesté -creo que hay una intención muy permeada por los momentos en los que estamos- que los empresarios no hacían nada gratis. Dije como setenta veces en esta intervención que había un interés. Pero algunos no ponen nada, siendo que tienen el mismo interés y sacan el mismo usufructo. Entonces, yo no miro las cuestiones que le cuesta al Estado U$S 1:800.000: recibimos U$S 10:000.000 en una obra que va a quedar para la gente. Se aceptó el puente de balsas que había diseñado Viñoly y el resto se descartó por razones medioambientales. Por eso hubo tanta demora: porque hay una preocupación medioambiental en la construcción de la estructura. El puente recto, que era el más barato, el más corto, no se aceptó desde el punto de vista ambiental por los impactos que tenía. ¿El de las balsas por qué no prosperó? Porque en momentos de sequía, se afectaba. Pero ¿ustedes creen que en un puente de balsas la gente iba a andar a velocidades altas? Entonces, se pasó a la estructura del puente de balsas dejando todo lo demás. Por lo tanto, es un paseo; un paseo turístico. Además, nadie puede correr en carreteras de balasto; nosotros vamos a dejar el balasto para que nadie corra y para no afectar el medio ambiente. El Estado no está cediendo nada.

Yo no estuve en el período pasado, pero no me parece bueno hacer una acusación respecto a que el Ministro Rossi, el Presidente Tabaré Vázquez y los señores Intendente de Rocha y Canelones se pusieron de acuerdo porque son del mismo palo. ¿Saben cuántos Intendentes no están de acuerdo y son del mismo palo? ¿Qué tiene que ver eso?

No es cierto que eso se hizo a oscuras y a espaldas de la gente. ¿Recibir dinero de parte de una empresa que va a hacer una inversión es estar de espaldas a la gente y actuar en contra de ella? Me parece un exceso.

No sé qué se quiso decir con lo de la franja presidencial y la fuente de financiación. Sinceramente, no entendí esa parte. Esas cosas no son buenas ni sugerirlas si uno no

tiene elementos concretos. Si hay elementos concretos, hay que ir adonde hay que ir y asumir lo que hay que asumir.

Insisto que no fue entre cuatro paredes y menos nosotros, que tuvimos una actitud bien abierta; fuimos al Tribunal de Cuentas, levantamos las objeciones, etcétera. Hicimos todo lo necesario dentro del marco de las potestades. No está dentro de sus potestades que la Cámara de Representantes tenga que ver en las licitaciones, en cómo se construyen los puentes. Perdonen, pero esa no es la función del Poder Legislativo; su función es hacer leyes, controlarnos, fiscalizar. Pueden asistir a las consultas y, a veces, eso hace bien. Muchas veces yo lo hago como Ministro; voy como ciudadano a muchos lados donde no tengo competencia.

Entonces, no se puede decir que nosotros modificamos el convenio porque la realidad cambió. ¡Ojalá que cuando yo hubiese llegado el puente estuviese hecho!

No es cierto que no se hubiese hecho porque había polémica. Hubo una parte de polémica; cada obra es polémica. En La Floresta yo hice una asamblea con doscientos vecinos porque tenían algunas dudas sobre el pasaje superior, ese que ahora todos disfrutamos semáforos cuando vamos hacia el este, y en el que no hay semáforos. Conversamos con los vecinos, fuimos levantando una a una las objeciones -salvo las que nos parecieron pertinentes- y modificamos el proyecto en función de los vecinos; nosotros escuchamos a la gente. En determinado momento, el hecho de haber sacado los semáforos parecía un gran error, y entonces pensé en ponerlos de nuevo y romper con la obra. Por supuesto, en ese momento la gente razonó. Luego les pregunté cuándo habían tenido con ellos a un Ministro discutiendo la realización de una obra. Les dije: "¿Ustedes vieron que al otro día una obra se concretara sin que nadie los consultara?".

(Interrupción del señor Representante Trobo)

——Las demoras tienen que ver con los financiamientos y no con cómo se consiguen los recursos. El señor Diputado Trobo fue Ministro y sabe que queremos hacer todo rápido. Sucede que las contabilidades son distintas y los recursos disponibles también; así fue como procedimos. Ojalá que esto pase al anecdotario. Muchas veces me opuse a cosas buenas para el país y luego me di cuenta de que había estado mal.

Sobre la Intendencia de Montevideo no voy a opinar porque no es mi labor; el Cilindro no está bajo mi modalidad ni acá estamos en la Junta Departamental. En todo caso, eso podrá resolverse de otra manera en mayo y cada uno tendrá su ámbito adecuado.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Lo escuché atentamente y no es que esté todo mal lo que dice; no se sienta atacado o como que estamos en contra de todo. Yo no vine acá para estar en contra de obras en general ni sobre el puente en concreto; tenía ciertas cosas para aclarar y me sentí en el deber de convocarlo para conversar. Nos pondremos de acuerdo en algunas cosas y en otras no.

Con respecto al segundo tema, Pluna, voy a ser concreto. Tengo las actas de Pluna Ente Autónomo de 2012 y 2013 y hubo dos cosas que me llamaron la atención, más allá de la gestión en concreto. Una de ellas refiere a un convenio de distracto que figura en el Acta Nº 1169, de diciembre de 2012, en la que un Director reclama por el convenio de distracto de fecha 9 de julio de 2012. Se trata de un documento en el que aparecen Pluna Sociedad Anónima, el Estado uruguayo y Pluna Ente Autónomo, a través de su Presidente, contador Fernando Passadore. Allí se dice que Pluna Sociedad Anónima "libera al Estado Uruguayo y a Pluna Ente Autónomo de toda responsabilidad o garantía que estas hubieran otorgado oportunamente a favor de Pluna". Yo creo que se perjudica

a los acreedores y se habla hasta de una irregularidad porque el órgano encargado es el Directorio y no el Presidente; se objeta dicha legalidad.

No sé si el señor Ministro está al tanto de este tema, y si tiene el convenio de distracto del 9 de julio de 2012 emitido por el contador Fernando Passadore podría socializarlo con la Comisión. Allí hubo un proceso concursal de por medio y me gustaría conocer las responsabilidades en este asunto.

Por otra parte -esto ya se debatió-, el Banco de la República era acreedor de Pluna y el señor Ministro de Economía y Finanzas pagó aparte y no sé si hasta por fuera del concurso; digo esto por el principio de igualdad que deben tener todos los acreedores en un proceso concursal. Me llamó la atención dicho proceder; el Estado se hizo cargo de la deuda. El Ministerio de Economía y Finanzas y el BROU se entendieron bastante más fácil que con otros acreedores.

El otro punto que me llamó la atención fue el análisis que se hizo por parte de Pluna Ente Autónomo sobre los juicios laborales; digo esto porque esa era una de las razones -sino la mayor- por la que se iba a cerrar Pluna. Esa fue la información que tuvimos los señores Legisladores cuando discutimos la ley de cierre en julio de 2012. Sin embargo, un año después, a través del Acta Nº 1176, se da cuenta de dichos créditos provenientes tanto de Uruguay como de Argentina. En el caso de Brasil, según el proceso judicial concursal patrocinado por el estudio de abogados Mota Fernández Roca, el pedido de falencia -quiebra- fue solicitado ante el Juzgado de Falencia y Recuperación Judicial de San Pablo, no existiendo aún un pronunciamiento. Cito esto porque cuando se cierra Pluna ya se daba como un hecho bastante probable -si bien no había sentencia- que íbamos a recibir una condena de varios millones de dólares por juicios laborales provenientes de aquel país. Me gustaría saber si ahora, pasados dos años de aquel anuncio, el señor Ministro tiene información para aportar con respecto a los créditos laborales provenientes de dicho país.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto al distracto, hemos recibido solicitudes de información al respecto. Hay una cláusula de confidencialidad y un aspecto que tiene que ver con una cuestión judicial. Sinceramente, a riesgo de obstaculizar el proceso judicial en el concurso, en el que estamos acusados por parte de los acreedores o de quienes los representan, yo me abstendría de pecar al ofrecer material que pudiera perjudicar la defensa del Estado. Quiero dar la tranquilidad de que los efectos jurídicos del distracto son más declarativos que otra cosa, porque el efecto es automático en la medida que se cesa la vinculación en 2007.

Pido disculpas porque tal vez la información que puedo dar sea insuficiente; pero más que esto no quiero decir, porque por hablar de más no quiero estar donde no he estado ni estoy.

Respecto de las cuestiones del Ministerio de Economía y Finanzas y del BROU, deberían preguntarle a ellos. Yo no intervine en eso, y no tengo por qué hablar por otros, pues no corresponde.

En cuanto a los juicios laborales, hemos adelantado el pago de los créditos laborales de Uruguay, que asciende a US$ 12:000.000. Algunos juicios que fueron contra nosotros se publicitaron mucho, pero no así los resultados finales como, por ejemplo, cuando los ganamos, cuando no hubo lugar a los reclamos de los trabajadores en Uruguay. Luego, voy a citar algunos ejemplos que traje.

En lo que refiere a los juicios de Brasil, hay que tener en cuenta que ocurrieron dos cosas. Aquí se están mezclando lo que son las acciones contra Pluna Ente Autónomo, que la Justicia uruguaya hasta ahora ha denegado como parte de Pluna S.A, y los juicios

que son hijos de la asociación con Varig, que no entraban en la asociación de Leadgate. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando Leadgate asumió lo hizo con la siguiente condición: que todos los juicios provenientes de Varig los iba a pagar Leadgate, Pluna S.A., pero se los cobraba al Estado porque era este el que había hecho el negocio ruinoso de Varig. ¿Qué pasó? Tuvimos dos juicios que significaban un millón de dólares, que perdimos en Brasil; pero al cerrar Pluna S.A. se acaba la posibilidad de cobrar, porque es imposible si esta empresa no existe. La Suprema Corte de Justicia de Brasil cambia la decisión respecto a que los siete mil trabajadores de Varig podían ir contra las empresas subsidiarias, pues aunque hayan tenido un contrato de administración se la consideraba parte del grupo económico. Eso se cambia y se hace responsable al estado brasileño de los juicios laborales de Varig. Esto es reciente; es un elemento que en aquel momento no teníamos en la agenda. Está claro que no hubiera cambiado nada, pero sí algunos riesgos que implicaba la urgencia. Mantener la empresa Pluna en marcha, violando todas las normas posibles, significaban US$ 82:000.000, y no aseguraba que fuera un negocio rentable. Había que hacerse cargo de las pérdidas; no teníamos norma legal; había que aplicar la ley de concurso, la ley de sociedades anónimas. Y esta última fue la que se aplicó cuando se tuvo consciencia cabal de que no había un solo peso y nadie quería firmar un cheque. Los socios de Pluna Ente Autónomo que estaban el Directorio nos contaron que cuando asumieron la totalidad de la responsabilidad nadie quería hacerse penalmente responsable por la firma de cheques, que se sabía no tenían fondos.

Por lo tanto, los juicios de Brasil son la consecuencia del negocio ruinoso de Varig, no tienen que ver con este proceso; los de Argentina se están procesando y hasta ahora no hemos perdido ninguno. En cuanto a muchos de los juicios de Uruguay, de algunos ya tenemos sentencia firme y otros hemos apelado. Hasta ahora, no hemos tenido decisiones judiciales contrarias al interés nacional. Voy a dar algunos ejemplos. En Uruguay se concurrió a doscientas ochenta citaciones de conciliación en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por un monto de $ 441:321.462. Posteriormente, se iniciaron los siguientes procesos judiciales: demanda de pilotos, demanda de otros pilotos y el monto reclamado fue de US$ 1:481.859, alrededor de $ 193:155.302, y $4:610.000 por otro lado. Y siguen varios juicios laborales más. Considero que hacer juicio por dinero no quiere decir que esté perdida la situación. A veces se da como un hecho que hacer juicios es lo que hay que pagar y eso no es efectivamente así.

Lo que hemos tenido hasta el momento son todas sentencias favorables en cuanto a que Pluna Ente Autónomo no tiene que hacerse cargo ni es responsable por las situaciones generadas por Pluna S.A, y tampoco lo es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que también se ha ido contra él. Hay procesos judiciales laborales en Argentina que hasta el momento no han tenido resultados de ningún tipo. Estamos en pleno proceso y en plena defensa de nuestras responsabilidades. ¿Cuál es la defensa de nuestras responsabilidades? Que Pluna Ente Autónomo no es subsidiariamente responsable por las cuestiones laborales de Pluna S.A. Eso es lo que efectivamente estamos planteando; es decir, que por socio minoritario no tenemos responsabilidad indirecta sobre una sociedad que cerró, y fue a concurso.

Dicho sea de paso, como en un concepto goebbeliano, acá también se repitió una y mil veces que las pérdidas de Pluna estaban en el entorno de los US$ 300:000.000. No he visto a nadie rectificarse. Los síndicos, que no son el Gobierno, que están para defender a la masa del concurso, han calculado y evaluado las deudas por todo concepto en US$ 170:000.000, que incluyen los US$ 12:000.000 que ya pagamos de créditos laborales. A los US$ 170:000.000 hay que restarle US$ 12:000.000, que incluye los US$ 77:000.000 que se van a recuperar de las aeronaves, que el propio concurso dice que va a vender en estos días. Así que si a 170 millones le restamos 92 millones, nos

quedan algo más de 80 millones. Eso está muy lejos de los US$ 300:00.0000 de los que se habla. La mayoría del paquete acreedor en términos monetarios corresponde al Estado. Después, la Justicia dirá a quién le corresponde cobrar primero, qué cosas tenemos que cobrar, etcétera; es decir, todas esas cuestiones que son relativamente difíciles de desentrañar en un proceso concursal. ¡Pero qué lejos estamos de lo que se dice: ochenta millones de trescientos! La cifra de algo más de ochenta millones era la que señalábamos antes, porque en el proceso concursal los síndicos tomaron nota de todos los acreedores que se presentaron -pequeños, grandes y medianos- a acreditar sus deudas. Toda esa suma dio US$ 170:000.000, de los cuales US$ 12:000.000 ya se pagaron. Los créditos laborales están incluidos en esa cifra, así como todos los que se presentaron, que fueron muchos. Esto también incluye las aeronaves, que lamentablemente se van a vender en US$ 77:000.000. Ojalá se vendan rápido para terminar con este proceso.

Creo que respondí todas las preguntas.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Las cifras son cuestionables porque, en realidad, si el Ministerio de Economía y Finanzas termina pagando US$ 15:000.000 que se le debían al BROU, ese monto sí o sí es una pérdida.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No. Quiero aclarar que el MEF pagó US$ 15:000.000 al BROU. Se presentó como acreedor y está en la masa concursal como acreedor con US$ 15:000.000. Esos US$ 15:000.000 que reclama el MEF -reitero que se presentó como acreedor- están en la cuenta de los US$ 170:000.000. Eso me lo dijeron los síndicos y yo no cuestiono a los síndicos.

SEÑOR GARINO GRUSS.- A mí me gusta que no haya sorpresas ni para un lado ni para el otro. Yo no vine aquí preparado para hablar de los US$ 300:000.000, que no sé de dónde salieron y tal vez haya otras cifras. A mí me preocupaba que en su momento, cuando se cerró Pluna, en aquella noche en la que el señor Ministro llamó a varios líderes referentes de la oposición para contarles la situación, se hubiera hablado de créditos que vendrían de Brasil y que iban a ser millonarios. Pasaron dos años y quería una aclaración en ese sentido, lo que más o menos fue contestado, aunque no lo sé porque esa es información que tiene el señor Ministro y no yo.

Por otra parte, está el tema del distracto. Me parece que ante actas que han tomado estado público sobre un acuerdo o un convenio entre Pluna Sociedad Anónima, el Estado uruguayo y Pluna Ente Autónomo, ese distracto debería ser aportado a la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ya dije que lo relativo al distracto se está dirimiendo en el Poder Judicial y no voy a decir más.

En cuanto a los juicios de Brasil, en tanto la empresa no existe más no hay contra quién ir. Por lo tanto, si los cedulones llegan a algún lado, no nos enteramos. Sí aporté esta información nueva en cuanto a la decisión de la Suprema Corte de Justicia brasileña, que es algo que nos informaron. Tampoco me llegó la resolución formal en cuanto a lo que pasaba.

Nosotros sí recibimos dos juicios y estábamos en el proceso de apelación, pero una vez que la empresa cerró no hay contra quién demandar. Ese es el tema. Eso ha pasado aquí con empresas que se han fundido. Si yo tengo deudas con una empresa, soy acreedor de ella y desaparece, no tengo a quién cobrarle. No sé qué habrá pasado en este caso pero lo que se menciona no va a ocurrir porque no tienen a quien cobrarle ya que desapareció la subsidiaria del grupo económico. Eso es lo que podemos decir en cuanto a ese tema.

Aclaro que en la comunicación que me enviaron tampoco figuraba lo relativo al distracto. Es una sorpresa porque la invitación a la Comisión refería al Puente sobre la Laguna Garzón, al contrato con el señor Constantini y a su ampliación, a la solvencia de Pluna y a la renuncia a las garantías estatales...

SEÑOR GARINO GRUSS.- Precisamente, las garantías estatales las había otorgado el Estado uruguayo en el año 2007, cuando se armó este negocio y la renuncia a las garantías estatales se hizo el 9 de julio de 2012 con el distracto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No; no es así.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Yo me limito a leer el acta de Pluna Ente Autónomo, en la que aparece repetida la misma inquietud del Director Delgado. Lo que reclama el Director es que se haga público el convenio distracto y pregunta por qué si Pluna Ente Autómo es un Directorio las resoluciones las toma el Presidente de forma inconsulta. En ese sentido hay una discusión jurídica en cuanto a si para manifestar su voluntad el órgano necesita la participación de todo el Directorio o si solo basta con la del Presidente. Me interesaba que el señor Ministro trajera hoy el convenio distracto o que tuviera la intención de mostrarlo. No veo la confidencialidad. Es la renuncia a una garantía y no tiene por qué estar amparada en ningún tipo de confidencialidad. Me interesa que el señor Ministro transparente esta situación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El documento establece la confidencialidad. Y eso es lo que quiero evitar violar. No quiero pagar las consecuencias de violar la confidencialidad de un documento que se firmó; perdónenme.

Voy a poner un ejemplo teórico: yo era socio del Diputado Caggiani y tenía un acuerdo con él según el cual me podía reclamar por elementos que tuvieran vinculación con una sociedad mía anterior que hubiera tenido con otros y en la que no hubiera intervenido él. Una vez que desaparece Caggiani de la sociedad yo no tengo que firmar nada, porque se acabaron sus posibilidades de reclamarme. Eso es lo que está pasando aquí. No hay ninguna renuncia. Y como esto está dirimiéndose en los tribunales judiciales, permítanme responder como lo hago. Yo los quiero mucho, pero también quiero ser cuidadoso de las cuestiones que están en otra órbita que yo no elegí.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Si no quiere mostrarlo, está bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de todo su equipo.

Se levanta la reunión.

≠